

09-320 B3.5.4 / L2.2
Postulat Thomas Maier betreffend Aufwertung Bahnhof Dübendorf
(Geschäft Nr. 197/2009)

Am 5. Februar 2009 reichte Thomas Meier, folgendes Postulat beim Stadtrat ein:

Der Stadtrat von Dübendorf wird eingeladen, gleichzeitig mit der Überbauung Bahnhof Nord eine kosteneffiziente Erneuerung und Modernisierung des Bahnhofes Dübendorf in Zusammenarbeit mit und finanzieller Beteiligung durch die SBB, respektive ZVV zu realisieren und dem Gemeinderat Bericht zu erstatten.

Begründung

In den letzten Monaten und Jahren stand bei Diskussionen rund um den schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Dübendorf meist der Bahnhof Stettbach im Zentrum. Dies war und ist nicht nur im Zusammenhang mit der sich im Bau befindenden Glattalbahn so, sondern beispielsweise auch bei der Fahrplanänderung im Dezember 2008. Bei dieser wurden neue sämtliche Busse primär auf den Bahnhof Stettbach ausgerichtet.

Nichtsdestotrotz bleibt der Bahnhof Dübendorf der „Hauptbahnhof“ von Dübendorf. Hier steigen täglich Tausende von Menschen in die S-Bahnen ein bzw. verlassen diese. Leider zeigt sich ihnen, dies wurde auch schon mehrfach im Gemeinderat zum Beispiel in Fragestunden thematisiert, dabei Dübendorf nicht eben im besten Licht. Der Bahnhof Dübendorf kommt heute vor allem in der Unterführung recht dunkel, eng und unheimlich daher. Die Zugänge wie die Haupttreppe sind dringend zu erneuern bzw. aufzuhellen. Auch auf Gleisebene sind diverse Bauten und Tiefbauten älteren Datums und entsprechen nicht mehr den heutigen modernen Bedürfnissen.

Handlungsbedarf besteht beispielsweise bei der Unterführung in Bezug auf das Miteinander von Velo- und Fussgängerverkehr (schlechten Beleuchtung, Schranken bei der Einfahrt). Die Schranken stellen von Beginn an eine unglückliche, manchmal sogar gefährliche Lösung dar. Im Zuge der neuen Überbauung auf dem Areal Bahnhof Nord drängt sich hier eine Überprüfung der Situation auf, zumal in deren Rahmen die Unterführung unter der Überlandstrasse neu gestaltet und aufgewertet wird.

Ebenso grosser Handlungsbedarf besteht bei den Veloabstellplätzen. Dass die heutige Situation trotz neuer Velostation hinsichtlich Zugänglichkeit, Kundenfreundlichkeit und vor allem der Anzahl der zur Verfügung stehenden Plätze unbefriedigend ist, wurde auch im Rahmen der Diskussionen rund um den Gegenvorschlag zur Veloinitiative festgehalten. So blockieren beispielsweise ausgerechnet in Stosszeiten wartende oder parkierte Autos immer wieder minutenlang den Zugang zu den Veloabstellplätzen. Die engen Verhältnisse mit der Durchfahrt für die Autos direkt vor den Abstellplätzen sind zudem vor allem für Jugendliche und Schüler sehr gefährlich.



Der Bedarf zeigt sich umso frappanter, wenn mit dem neuen Bahnhofsgelände in Uster oder dem geplanten Umbau des Bahnhof Stettbach verglichen wird. Rund um den Bahnhof Dübendorf hat sich in den letzten Jahren einiges getan. Ausserdem werden wohl bald die Bagger für die geplante Überbauung Bahnhof Nord auffahren.

Unserer Meinung nach ist dies der ideale Zeitpunkt um auch den Rest des Bahnhofs Dübendorf, vor allem dessen Südseite und die Unterführung zu modernisieren und den neusten Bedürfnissen vor allem von Fussgängern und Velofahrenden anzupassen. Die SBB haben mit dem neuen Lichtkonzept und dem Umbau des Kioskes einen ersten Schritt bereits getan. Jetzt wäre es an der Stadt die Initiative zu ergreifen und zusammen mit den SBB den Rest in Angriff zu nehmen. Dabei ist nicht die Vergoldung des Bahnhofs gefragt; er soll lediglich ein neues, sauberes Gesicht erhalten, was mit pragmatischen Schritten und effizientem Mitteleinsatz erreicht werden kann. Ein Teil des Geldes, welches dank der Überarbeitung beim Bahnhof Stettbach gespart werden kann, soll damit sinnvoll für die Aufwertung des Bahnhofes Dübendorf eingesetzt werden. Er ist als ÖV-Drehscheibe für die Dübendorfer Bevölkerung mindestens so wichtig, wenn nicht wichtiger als der Bahnhof Stettbach.

Der Vorstoss erfolgt in Form eines Postulates, obwohl damit ein Kredit verbunden ist. Der Grund liegt darin, dass der Postulant der Auffassung ist, dass eine solche Aufwertung weniger als 300'000 Franken kosten soll und somit in den Kompetenzbereich des Stadtrates fällt.

Der Gemeinderat hat das Postulat an seiner Sitzung vom 2. März 2009 zur Beantwortung an den Stadtrat überwiesen.

Der Stadtrat beschliesst:

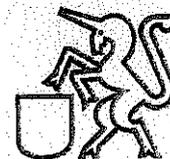
1. Das Postulat von Gemeinderat Thomas Maier betreffend Aufwertung Bahnhof Dübendorf vom 4. Februar 2009 wird wie folgt beantwortet:

Ausgangslage

Der Bahnhof Dübendorf ist für die Stadt ein zentraler Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Täglich benutzen hunderte von Personen die Anlage, sei es auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit. Die bestehende Unterführung dient neben dem Zugang zu den Perrons auch als wichtige Verbindung des nördlich gelegenen Stadtteiles mit dem südlichen, womit ihr auch eine städtebauliche Funktion zukommt.

Bezüglich der Dimensionierung und Gestaltung der Unterführung, der Zugänge zur Unterführung, der Verkehrsführung von Fussgängern, Velos und Autos, der Busvorfahrten und -haltestellen sowie der Veloabstellplätze bestehen heute einige Defizite und Konflikte:

- Die Unterführung wirkt aufgrund der dunklen Farbgebung und der vorhandenen Beleuchtung düster und unfreundlich. Sie besitzt somit keine seiner zentralen und stark frequentierten Lage entsprechende Wirkung und Ausstrahlung.
- Während die eine Seite der Unterführung für die Fussgänger markiert ist, ist die andere für die Radfahrer vorgesehen. Das Nebeneinander von Velos und Fussgängern führt aufgrund der mangelnden Übersicht bei den Rampen- und Trep-



penabgängen sowie der knappen Platzverhältnisse in der Unterführung insbesondere in den Stosszeiten, wenn viele Fussgänger unterwegs sind, zu Konflikten. Die heutige Durchgangsbreite von vier bzw. fünf Metern ist für ein gefahrloses Nebeneinander von Velofahrern und Fussgängern grundsätzlich zu schmal.

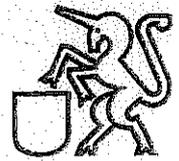
- Von den Perrons und der Unterführung zum Bahnhofsgebäude und dem Kiosk sowie zur Bushaltestelle besteht keine direkte Verbindung, die auch von Personen mit Kinderwagen oder von Behinderten im Rollstuhl benützt werden kann. Vom südlichen Aufgang der Unterführung bis zum Kiosk müssen zuerst die Bahnhofstrasse und nachher die Bettlistrasse überquert werden.
- Im Bereich der Zufahrt von der Bahnhofstrasse zur Velostation und zu den weiter westlich gelegenen Park+Ride-Parkplätzen herrschen aufgrund der markierten Kurzzeit- und Taxi-Parkplätzen sowie den gegenüber liegenden Parkplätzen für das Restaurant an der Bahnhofstrasse 65, enge Platzverhältnisse. Der Raum zwischen der geschlossenen Velostation und den offen zugänglichen Veloabstellplätzen dient auch als Zufahrt zu den Park+Ride-Parkplätzen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kommt es zu Konflikten und gegenseitigen Behinderungen zwischen Fussgängern, Velofahrern und dem Autoverkehr.
- Die geschlossene Velostation weist oft freie Abstellplätze auf und erweist sich als eher überdimensioniert. Der frei zugängliche, langgezogene Velounterstand weist zwar grundsätzlich genügend Abstellplätze auf, die Distanz zwischen den weiter hinten liegenden Plätze zum Treppenabgang und den Perrons ist aber recht gross, so dass deren Benutzung nicht attraktiv ist.
- Die WC-Anlage entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen, ist unterhaltsaufwändig und dringend sanierungsbedürftig (siehe auch Beantwortung zum Postulat 09-107 G. Gossweiler).
- In den Stosszeiten treten öfters Situationen auf, in denen mehrere Busse gleichzeitig beim Bahnhof einfahren. Weil nur zwei Anlegekanten vorhanden sind, können die Busse nicht gleichzeitig an der Haltestelle anlegen und müssen warten. Dies wiederum führt aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse im Bereich der Busvorfahrt zu Behinderungen beim motorisierten Verkehr. Gleichzeitig sind viele Fussgänger unterwegs, welche die Bettlistrasse queren, was zu unübersichtlichen und nicht ungefährlichen Situationen führt. Die bestehende Pflasterung im Bereich der Bushaltestellen ist zudem sanierungsbedürftig.

Überbauung "Insiderpark"

In nächster Zeit sollen auf dem Areal Nord beim Bahnhof Dübendorf umfangreiche Investitionen in die anspruchsvolle, zukunftsweisende Überbauung Insiderpark getätigt werden, welche auf dem Privaten Gestaltungsplan "Bahnhofareal Nord" basiert. Die Nordseite des Bahnhofes wird zwischen der Überlandstrasse und den Bahngleisen vollständig umgestaltet und erhält damit ein neues Gesicht. Gleichzeitig werden bauliche Anpassungen an der Überlandstrasse und dem Kreisel Überland-/Wangenstrasse vorgenommen und der bestehende Fuss-/Radweg entlang der Überlandstrasse neu geführt.

Mit der Überbauung Insiderpark sind gemäss aktuellem Planungsstand folgende bauliche Veränderungen betreffend das Bahnhofareal vorgesehen:

- Zwischen der Überlandstrasse und den Bahngleisen sowie begrenzt durch zwei geplante Gebäude, wird ein neuer behindertengerechter, attraktiv gestalteter Platz als Teil des öffentlichen Raumes erstellt ("Nordplatz").



- Unterhalb des Nordplatzes wird die bestehende Unterführung zu einer kreisförmigen Passage aufgeweitet. Im Bereich der Passage sind fünf Ladenlokale mit insgesamt ca. 400 m² Verkaufsfläche vorgesehen. Nordwestlich der Passage werden im 1. Untergeschoss des Baufeldes A1 gemäss Gestaltungsplan Park+Ride-Parkplätze erstellt, welche über eine Rampe direkt mit der neuen Passage und der Unterführung zugänglich sind.
- Der Zugang vom Nordplatz zur Passage und zu den Perrons erfolgt über eine behindertengerechte Liftanlage sowie eine Wendeltreppe mit einem verbreiterten Stossstreifen auf der Aussenseite für Velos. Der bestehende Treppenaufgang und die bestehende Rampe, die heute den Zugang von der Unterführung zum Bahnhofareal Nord bilden, werden mit der Überbauung Insiderpark abgebrochen.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Nord und der Schaffung einer Ladenpassage in der Unterführung steigt der Anspruch an ein verbessertes Erscheinungsbild und die Benutzerfreundlichkeit der Unterführung und der Bahnhofanlage. Mit der Überbauung Insiderpark bietet sich die Gelegenheit, vordringliche Massnahmen zur Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit sowie Aufwertung der Unterführung und des Bahnhofes auf der Südseite zu treffen.

Vorschläge für Vorgehen und Massnahmen

Es ist vorgesehen, die vorne aufgeführten Defizite und Problembereiche in mehreren Phasen anzugehen.

Phase 1

Die erste Phase umfasst die folgenden dringlichen oder relativ einfach umsetzbaren Massnahmen, die spätestens mit der Überbauung Insiderpark umgesetzt werden sollen:

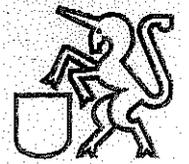
- Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit und Aufwertung der bestehenden Unterführung inkl. Treppen- und Rampenbereiche durch ein neues Beleuchtungs- und Farbkonzept.
- Treppen und Rampen jährlich mindestens einmal mit Hochdruck reinigen.
- Das Reinigen der Treppenbereiche soll mit der Erstellung eines seitlichen „Kanals“ erleichtert und verbessert werden.
- Sanierung der öffentlichen WC-Anlage

Grundlagen für die Sanierung der WC-Anlage wurden im Zusammenhang mit der Beantwortung des Postulats betreffend die öffentlichen WC-Anlagen erarbeitet und liegen vor.

- Reduktion der Veloabstellplätze in der geschlossenen Velostation zugunsten einer Erhöhung der Anzahl offen zugänglicher Veloabstellplätze.

Mit einer Verkleinerung des abschliessbaren Teils innerhalb der Velostation durch eine Verschiebung der Abschränkung nach Westen, entsteht ein gedeckter Bereich, in welchem zusätzliche, frei zugängliche Veloabstellplätze in der Nähe des Treppenabgangs zur Unterführung angeboten werden können. Diese Massnahme lässt sich mit relativ wenig Aufwand rasch umsetzen.

- Entschärfung Konflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern im Bereich der Unterführung



Um die Sicherheit für die Benutzer der Unterführung dauerhaft zu erhöhen, wäre eine Entflechtung des Fussgänger- und Veloverkehrs notwendig. In diesem Zusammenhang wurde geprüft, ob die Veloverbindung durch die Unterführung aufgehoben werden soll und die Velofahrer den Bahnhof via Neuhof- und Überlandstrasse umfahren sollen. Weil der Umweg über die Neuhof- und Überlandstrasse recht lang und damit unattraktiv ist und im Vergleich zur direkten Verbindung durch die Unterführung und die stark befahrene Neuhofstrasse weder über einen Velostreifen noch einen separaten Radweg verfügt, wird von einer Umsignalisation der Radroute zumindest vorerst abgesehen. Damit der Verkehrsfluss im Bereich der Ausgänge von der Unterführung verbessert werden kann, wurden bereits die bisher bestehenden Abschränkungen entfernt. Mit einer entsprechenden Signalisationstafel werden die Velofahrer darauf hingewiesen, langsam zu fahren.

Es ist vorgesehen, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu ersuchen, Vorschläge für ein neues Beleuchtungs- und Farbkonzept im Bereich der Unterführung und der abgehenden Treppen und Rampen zu machen. Weiter soll die SBB einen Vorschlag für die Sanierung der WC-Anlage ausarbeiten. Für diese Massnahmen sind die Kosten zu schätzen und es ist über einen Kostenverteiler zwischen SBB und der Stadt Dübendorf zu verhandeln. Parallel sind die Kosten für die vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Velostation zu erheben.

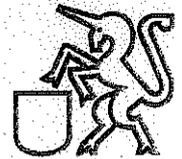
Nach Vorliegen der Vorschläge der SBB und der Kostenschätzungen soll dem Stadtrat bzw. dem Gemeinderat eine entsprechende Kreditvorlage unterbreitet werden.

Phase 2

Unabhängig von der Überbauung Insiderpark drängt sich eine Überprüfung der Verkehrsführung und der Vorfahrtssituation sowie der Vorplatzgestaltung im Bereich der Bettlistrasse auf. In einer zweiten Phase wird deshalb vorgeschlagen, gemeinsam mit den SBB und unter Einbezug der Verkehrsbetriebe ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches folgende Themenbereiche umfassen soll:

- Überprüfung der Busvorfahrt und Bushaltestellen (Anordnung der Buswendschleife, Schaffung zusätzlicher Bushaltestellen/-anlegekanten, Überdachung Bushaltestellen)
- Überprüfung und Verbesserung der Fussgängerbeziehungen und der Verkehrsführung im Bereich der Bettlistrasse (sichere Übergänge, Berücksichtigung Behindertengerechtigkeit)
- Verbesserung der Zugänglichkeit zur Unterführung und der Perrons für Behinderte z.B. mittels eines Liftes im Bereich zwischen Kiosk und Haupttreppe zur Unterführung
- ev. Sanierung und Aufwertung der bestehenden Gebäude auf dem Bahnhofareal sowie der Vorplatzgestaltung
- Überprüfung der Anordnung und Anzahl von Park+Ride-Parkplätzen, Veloabstellplätzen (Bike+Ride), Kurzzeit- und Taxiparkplätzen.

In einem ersten Schritt sind die Bedürfnisse und Entwicklungsvorstellungen der SBB für das Bahnhofareal zu klären. Anschliessend können die Randbedingungen und Vorgaben für einen Studien- oder Projektierungsauftrag definiert und ein entsprechender Kreditantrag formuliert werden.



Phase 3

Im Zusammenhang mit einer späteren baulichen Entwicklung auf dem Flugplatzareal und der geplanten Erstellung der Ringbahn mit der vorgesehenen Haltestelle auf der Nordseite des Bahnhofs, ist mit einer weiteren deutlichen Personenzunahme am Bahnhof zu rechnen. Damit steigen auch die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Unterführung, über welche zukünftig auch die Haltestelle der Ringbahn zugänglich sein wird. Längerfristig ist deshalb eine Verbreiterung der Unterführung anzustreben.

Eine Verbreiterung der Unterführung ist auch Bestandteil des kommunalen Teilrichtplans für das Bahnhofgebiet. Die Inhalte des Teilrichtplans sind insbesondere im Geviert zwischen Bahnlinie und Bahnhof-/Neuhof-/Überlandstrasse überholt. Der Teilrichtplan sieht in diesem Bereich eine Tramwendschleife vor. Mit der erfolgten Festlegung des Ringbahntrassees entlang der Überlandstrasse im kantonalen Richtplan und der deshalb vorgesehenen Streichung der Tramlinie mit Endhaltestelle am Bahnhof Dübendorf aus dem regionalen Richtplan, ist eine Überprüfung und allfällige Anpassung des Teilrichtplanes für das Bahnhofgebiet erforderlich.

Der Stadtrat beabsichtigt, diese Überprüfung des Teilrichtplans nach Erstellung der Überbauung Insiderpark anzugehen. Die Verbreiterung der Unterführung und allfällige Anpassungen in der Verkehrsführung sind in diese Neuplanung einzubeziehen.

2. Dem Gemeinderat wird beantragt, das Postulat von Thomas Maier abzuschreiben.
3. Mitteilungen durch Protokollauszug an
 - a. Thomas Maier, Alte Gfennstrasse 75, 8600 Dübendorf
 - b. Mitglieder Gemeinderat
 - d. Mitglieder Stadtrat
 - e. Abteilung Tiefbau
 - f. Abteilung Hochbau
 - g. Abteilung Liegenschaften
 - h. Abteilung Finanzen
 - i. Abteilung Sicherheit
 - k. Abteilung Planung
 - l. Akten

Stadtrat Dübendorf


Lothar Ziörjen
Stadtpräsident


Conrad Gossweiler
Stadtschreiber a.i.